तथा इन प्रावधानों को कब तक लागू किया जाएगा ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) से (घ) छत्तीसगढ़ क्षेत्र में बिलासपुर से अकलतारा तक (27 कि.मी.) तीसरी रेलवे लाइन को 1991-92 के निर्माण कार्यक्रम में मंजूरी दी गई है।

इस्पात और खान मंत्रालय ने दल्ली-राजहरा-जगदलपुर नई रेल लाइन के निर्माण का भी प्रस्ताव किया है। पहले चरण में, दल्लीराजहरा से रावघाट तक (95 कि.मी.) रेल लाइन का निर्माण कार्य शुरू करने का प्रस्ताव है। चूंकि प्रस्तावित लाइन का केवल स्टील अथारिटी आफ इंडिया लिमिटेड द्वारा ही इस्तेमाल किया जाएगा, इसलिए जैसे ही इस्पात और खान मंत्रालय तथा स्टील अथारिटी आफ इंडिया लिमिटेड द्वारा इस लाइन के लिए धन की व्यवस्था कर दी जाती है, इसका निर्माण कार्य शुरू किया जा सकता है।

(ङ) आठवीं योजना को अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

खनिजों पर दी जाने वाली रायल्टी का भुगतान

837. श्री लक्खीराम अग्रवाल : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हाल ही में खनिजों अथस्कों पर राज्य सरकारों को दी जाने वाली रायल्टी की दरों में कोई परिवर्तन किया है ;

(ख) यदि हां, तो विभिन्न राज्यों को दी जाने वाली रायल्टी की तुलनात्मक दरों का ब्यौरा क्या है;

(ग) अन्य राज्यों की तुलना में मध्य प्रदेश को दी जाने वाली रायल्टी की दरों में यदि कोई असमानता है तो उसके क्या कारण हैं; और

(घ) यदि उपर्युक्त भाग (क) का उत्तर "ना" हो तो क्या सरकार मध्य प्रदेश राज्य को दी जाने वाली रायल्टी की दरों में वृद्धि करने का विचार रखती है ?

खान मंत्रालय के राज्य मंत्री (स्वतंत्र प्रभार) (श्री बलराम सिंह यादव) : (क) खनिजों (कोयला, लिग्नाइट और भराई रेत को छोड़कर) की रायल्टी दरों में पिछला संशोधन खान मंत्रालय द्वारा मई, 1987 में किया गया था। कोयले की रायल्टी दरें कोयला मंत्रालय द्वारा हाल ही में 1 अगस्त 199, से संशोधित की गई हैं।

(ख) खान मंत्रालय द्वारा निर्धारित रायल्टी दरें सभी राज्यों पर समान रूप से प्रभावी होती हैं और अलग-अलग राज्य के लिये अलग-अलग दरें नहीं होती हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) खनिजों, (कोयला, लिग्नाइट और भराई रेत छोड़कर) की रायल्टी दरों में खान मंत्रालय द्वारा संशोधन देय हो गया है। जब ये दरें संशोधित की जाएंगी तो नई दरें मध्य प्रदेश सहित, सभी राज्यों पर लागू होंगी।

838. [*Transferred to 12th September, 1991*]

Construction of bridges in Bihar

839. SHRIMATI KAMLA SINHA: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that there is only one Railway Bridge in Bihar over the Ganges i.e. Mokamah Rail Bridge;

(b) whether it is also a fact that Patna to Pakuza Railway Bridge project is pending with the Central Government since last 15 years; and

(c) if so, by what time Government would start and clomplete the construction of this bridge?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MALLIKARJUN): (a) Yes, Sir.

(b) and (c) Survey for a rail birdge across river Ganga near Patna completed in February 1991 revealed that the cost of the work would be around Rs. 468 crores with a negative financial return. Due to constraint of resources, it has not been found feasible to take up this work for the present.

Increase in the rate of Railway sleepers

840. SHRI G. G. SWELL: Will the Minister fo RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Government have enhanced the rate of evergreen railway sleepers in 1987-88 by 30 per cent above the rate for 1986-87 and in the year 1988-89 by 5 per cent above the rate for 1987-88;

(b) whether it is a fact that the enhanced quantum has not been paid to the suppliers in Meghalaya;

(c) the total amount due to the suppliers on this score;

(d) the reasons for not paying them; and

(e) whether a report has been called from Government of Meghalaya which is the agency for placement of orders and disbursement?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MALLIKARJUN): (a) There was 30 per cent increase during 1987-88 over the year 1986-87. However, during the year 1988-89, there was no increase over the previous year.

(b) to (e) Railways purchased sleepers through State Forest Department. Due payment has been made to them.

Running of Ganga Cauvery Express Train

841. SHRI NARESH C. PUGLIA: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Ganga Cauvery Express runs between Varanasi and Madras and *vice-versa* covering middle stations viz. Jabalpur, Itarsi, Nagpur, Chandrapur etc.;

(b) what is the total distance of this route with details of distance between each station;

(c) whether it is a fact that the distance would be short after conversion of Chandrapur—Gondia—Jabalpur-Varanasi narrow gauge into broad gauge line;

(d) if so, the extent of distance that would be short as a result of such conversion;

(e) what is the total number of trains going and coming at present from five southern States (Tamil Nadu, Pondicherry, Kerala, Karnataka, Andhra Pradesh) which connect Uttar Pradesh and Bihar via Jabalpur; and

(f) what are the names of each train and what is total revenue by passenger trains and goods trains during the last three years, year-wise with revenue amount?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MALLIKARJUN): (a) Yes, Sir.

(b) The distance between Varanasi and Madras via Jabalpur and Itarsi is 2144 kms. Inter-sectional distance is as follows:

Varanasi-Jabalpur	504 kms.
Jabalpur-Itarsi	245 kms.
Itarsi-Nagpur	298 kms.
Nagpur-Chandrapur-Balharshah	222 kms.
Balharshah-Madras	875 kms.
Total:	2144 kms.